

# Høringsoppsummering

Forskrift om endring i trafikkopplæringsforskriften og utrykningsforskriften på bakgrunn av endringer i vegtrafikkloven § 27 og ny § 29a

Trafikant og kjøretøy  
Trafikant  
20. juni 2022

## Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	3
1.1	Bakgrunn.....	3
1.2	Høringen .....	3
2	Høringsinstansenes merknader til trafikkopplæringsforskriften og Statens vegvesens vurdering av disse .....	4
2.1	Godkjenning av trafikklærere .....	4
2.2	Godkjenningsgebyr .....	5
2.3	Kontroll og tilsyn med trafikkskoler, kursarrangører og øvrige aktører som driver godkjenningspliktig opplæring.....	6
2.4	Ny definisjon i § 1–2 .....	8
2.5	Reaksjoner overfor trafikkskoler, kursarrangører og øvrige aktører som driver godkjenningspliktig opplæring.....	9
2.6	Reaksjoner overfor trafikklærer og faglig leder.....	10
3	Høringsinstansenes merknader til utrykningsforskriften og Statens vegvesens vurdering av disse .....	12
3.1	Reaksjonsmidler overfor kursarrangør og undervisningspersonell .....	12
3.2	Godkjenningsgebyr .....	13
3.3	Øvrige merknader til utrykningsforskriften.....	14
4	Øvrige merknader til høringen og Statens vegvesens vurdering av disse.....	15
4.1	Uttalelse fra Regelrådet – Mangelfull utredning .....	15
4.2	Statens vegvesens vurdering av uttalelsen til Regelrådet .....	15

# Høringsoppsummering – Forskrift om endring i trafikkopplæringsforskriften og utrykningsforskriften

## 1 Innledning

### 1.1 Bakgrunn

Bakgrunnen for forslaget er at vegtrafikkloven (vtrl.) § 27 ble betydelig endret ved endringslov 3. april 2020 nr. 18 og at loven fikk en ny bestemmelse i § 29a.

Vegtrafikkloven § 27 hadde før dette ingen uttrykkelige regler om tilsyn, men de generelle forskriftshjemlene har blitt ansett tilstrekkelig for å gi slike regler i forskrift. Tilsynshjemlene følger nå direkte av ordlyden i vtrl. §§ 27 og 29a. Det ble videre etablert hjemmel for enkelte nye forskriftsreguleringer. Dette for å sikre at føreropplæringen har god kvalitet og at tilsynsmyndighetene har de rette virkemidlene for å reagere mot brudd på regelverket, også mot ulovlig trafikkopplæringsvirksomhet.

Med bakgrunn i endringene i vtrl. § 27 og den nye bestemmelsen i § 29a er det behov for å gjøre en del endringer i både trafikkopplæringsforskriften og utrykningsforskriften.

### 1.2 Høringen

Høringen ble sendt til 84 instanser og gjort tilgjengelig for offentligheten på [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no). Vi har mottatt til sammen 16 svar på høringen.

#### 1.2.1 Ingen merknader

Utdanningsdirektoratet, Helse- og omsorgsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Forsvarsdepartementet og Klima- og miljødepartementet uttalte at de ikke hadde merknader til høringen.

#### 1.2.2 Merknader

Følgende høringsinstanser har avgitt uttalelse med merknader til forslag om endring i trafikkopplæringsforskriften og utrykningsforskriften:

- Regelrådet
- Hans Inge Steinskog
- Norges Trafikkskoleforbund
- Oslo politidistrikt
- Rogaland Brann og Redning IKS
- Trygg Trafikk

Kvæningen Brann og Redning, Innlandet Fylkeskommune, Norges Trafikkskoleforbund, Trygg Trafikk, Nord universitet og Helsedirektoratet har uttalt at de støtter forslaget.

## 2 Høringsinstansenes merknader til trafikkopplæringsforskriften og Statens vegvesens vurdering av disse

### 2.1 Godkjenning av trafikklærere

#### 2.1.1 Forslaget til endret forskriftstekst

Det var behov for å endre trafikkopplæringsforskriften § 6-2 da den viser til vtrl. § 27 som har fått en ny utforming. Statens vegvesen foreslo derfor å innta alderskravet og kravet til edruelighet i forskriften da disse kravene ikke lenger følger av vegtrafikkloven.

Vi foreslo følgende ordlyd i § 6-2 første ledd:

Den som skal ha godkjenning som trafikklærer må foruten å *være edruelig* og tilfredsstillende kravet i vegtrafikkloven § 27 første ledd:

I tillegg foreslo vi en ny bokstav e i § 6-2 første ledd:

e) *Være fylt 21 år.*

#### 2.1.2 Høringsuttalelser

Norges Trafikkskoleforbund ser positivt på at alders- og edruelighetskravet videreføres slik det er foreslått.

Oslo politidistrikt ønsker å kommentere vtrl. § 26 siste ledd. De minner om at ved øvingskjøring er ledsager å anse som fører, og at kravet til edruelighet således er ivaretatt da det stilles krav til edruelighet for å kunne inneha førerkort.

#### 2.1.3 Statens vegvesens vurdering etter høringsuttalelsene

Kravet om edruelighet har vært hjemlet i vtrl. § 27 siden vegtrafikklovens ikrafttredelse. I forbindelse med at kravet ble fjernet etterspurte både Politidirektoratet og Kripos en begrunnelse for hvorfor kravet om edruelighet ikke var videreført, og pekte på at adgangen til tilbakekall av førerrett etter vegtrafikkloven § 34 ikke ivaretar behovet for å oppstille krav om edruelighet før det gis tillatelse for å virke som trafikklærer. I Prop. 30 L (2019-2020) fremgår det at Samferdselsdepartementet ikke hadde til hensikt å fjerne kravet om edruelighet, og lovteksten ble derfor endret slik at det fremgår tydelig at det kan stilles krav om edruelighet i forskrift.

Statens vegvesen legger til grunn at en viktig del av den norske trafikkopplæringen ikke bare er det rent tekniske i å mestre et kjøretøy, men også å utvikle holdninger for å mestre trafikken på en sikker måte og få forståelse for hvordan egen atferd påvirker trafikken. Dette gjenspeiles i kravet om edruelighet, som også har en viktig signaleffekt.

Endringene i § 6-2 første ledd vedtas som foreslått.

## 2.2 Godkjenningsgebyr

### 2.2.1 Forslaget til endret forskriftstekst

Statens vegvesen foreslo å innføre godkjenningsgebyr for søknad om godkjenning som trafikkskole, kursarrangør, trafikklærer og faglig leder. Bakgrunnen for innføring av godkjenningsgebyr er at den som mottar en tjeneste er nærmest til å betale for den. Videre var det ønskelig å etablere en lik praksis med gebyrlegging av godkjenningsoppgavene på kjøretøy- og trafikantområdet slik at opplæringsinstitusjoner gebyrlegges på samme måte som kontrollorganer og verksteder.

Vi har tatt utgangspunkt i en kostnadsriktig beregning av gebyrene. Forslaget er utformet slik at det må betales gebyr uavhengig av om søknaden fører til godkjenning eller avslag. Dersom det i en og samme søknad søkes om opplæringstilbud eller godkjenning til å undervise i flere klasser, skal det bare betales ett gebyr.

Ny § 5–14 ble foreslått med følgende ordlyd:

**§ 5–14 Godkjenningsgebyr for trafikkskoler og kursarrangører**

*For behandling av søknad om godkjenning som trafikkskole eller kursarrangør, skal det betales et gebyr etter satsene i § 31–6a.*

Ny § 6–17 ble foreslått med følgende ordlyd:

**§ 6–17 Godkjenningsgebyr for trafikklærere og faglige ledere**

*For førstegangsbehandling av søknad om godkjenning som trafikklærer eller faglig leder, skal det betales et gebyr etter satsene i § 31–6a.*

*For utvidelse av godkjenningen som trafikklærer, skal det betales et gebyr etter satsene i § 31–6a.*

*For behandling av søknad om godkjenning som trafikklærer eller faglig leder på bakgrunn av yrkeskvalifikasjoner ervervet i annen EØS-stat eller Sveits, jf. yrkeskvalifikasjonsloven og forskrift 22. desember 2017 nr. 2384 om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner, skal det betales et gebyr etter satsene i § 31–6a. Ved gjennomføring av prøveperiode for trafikklærer og faglig leder, skal det før oppstart betales et gebyr etter satsene i § 31–6a.*

Videre ble det foreslått å samle gebyrsatsene i ny § 31–6a med følgende ordlyd:

**§ 31–6a Gebyrsatser**

*Gebyrsatsene er som følger:*

- |   |            |
|---|------------|
| 1. Godkjenning som trafikkskole eller kursarrangør            | kr 2 640,- |
| 2. Førstegangsgodkjenning som trafikklærer eller faglig leder | kr 2 640,- |
| 3. Utvidelse av godkjenning som trafikklærer                  | kr 1 940,- |
| 4. Vurdering av yrkeskvalifikasjoner                          | kr 2 080,- |
| 5. Prøveperiode for trafikklærer                              | kr 6 240,- |
| 6. Prøveperiode for faglig leder                              | kr 4 160,- |

*Gebyrsatsene indeksreguleres årlig.*

## 2.2.2 Høringsuttalelser

Norges Trafikkskoleforbund ser meget positivt på at Statens vegvesen velger å ikke innføre gebyr for tilsyn med tanke på urettferdighet. De viser videre til at de ikke har innsigelser på forslaget, men undrer seg over at det ikke er prisforskjell på gebyret for godkjenning av trafikklærer og faglig leder. Enten på bakgrunn av at faglig leder allerede har vært gjennom en søknadsprosess, som taler for lavere gebyr, eller fordi ansvaret til faglig leder er større enn for trafikklærer, som taler for høyere gebyr. Norges Trafikkskoleforbund ser at gebyrene er vesentlige, men viser til at timeantallet brukt til oppfølging av blant annet arbeidskravene til EØS-utdannede, som er relativt omfattende, medfører et realistisk overslag av de faktiske utgiftene.

Oslo politidistrikt har forståelse for at det er kostnadsdrivende å drive oppfølging og tilsyn med føreropplæringen i Norge. De har således ingen innvendinger mot at det kreves gebyr knyttet til godkjenning av trafikkskoler og kursarrangører, samt trafikklærere og faglig ledere – så lenge gebyrene er ment til å dekke selvkost.

## 2.2.3 Statens vegvesens vurdering etter høringsuttalelsene

Statens vegvesen har lagt til grunn at gebyrene må være kostnadsriktige. Som nevnt i høringsnotatet er det foretatt en gjennomsnittsberegning av kostnadskomponentene som danner grunnlaget for gebyrenes størrelse. Årsaken til at det ikke er forskjell på gebyret for godkjenning av trafikklærer og faglig leder er at tiden som medgår til saksbehandling er tilnærmet lik.

Paragrafene 5–14, 6–17 og 31–6a vedtas som foreslått.

## 2.3 Kontroll og tilsyn med trafikkskoler, kursarrangører og øvrige aktører som driver godkjenningspliktig opplæring

### 2.3.1 Forslaget til endret forskriftstekst

Vtrl. § 27 oppstiller en utvidet tilsynshjemmel hvor det åpnes for tilsyn også med ulovlig opplæringsvirksomhet og opplæring som gis av lærere i offentlig skoleverk til elever i elevenes fritid, jf. ordlyden «(...) *tilsyn med godkjenningspliktig opplæring* (...)». Statens vegvesen foreslo å forskriftsfeste disse hjemlene i trafikkopplæringsforskriften § 5–11.

Det ble foreslått at overskriften i trafikkopplæringsforskriften § 5–11 endres til:

*Kontroll og tilsyn med trafikkskoler, kursarrangører og øvrige aktører som driver godkjenningspliktig opplæring*

Det ble også foreslått at det tas inn et nytt andre ledd som presiserer den utvidede hjemmelen:

*Statens vegvesen kan også føre tilsyn med opplæring i offentlig skoleverk som skjer i elevenes fritid og aktør som antas å drive med ulovlig opplæring mot vederlag.*

Videre ble det foreslått å presisere medvirkningsplikten og at opplysningene skal gis så snart som mulig dersom tilsynet etterspør dokumenter. Paragraf 5–11 femte ledd ble foreslått endret til følgende ordlyd:

Eier av trafikkskole, faglig leder, ansvarlig hos kursarrangør, *undervisningspersonell, annet personell og øvrige aktører* plikter *uten ugrunnet opphold* å gi de opplysninger om virksomheten som blir krevd angående trafikkopplæringen samt framvise og utlevere til kontroll de dokumenter som angår trafikkopplæringen og virksomheten for øvrig. Er opplysningene lagret elektronisk, kan Statens vegvesen kreve datert utskrift undertegnet av faglig leder.

### 2.3.2 Høringsuttalelser

Norges Trafikkskoleforbund har uttalt at de er positive til utvidelsen. De peker på at ulovlig opplæringsvirksomhet vil kunne reversere trafikksikkerhetsarbeidet og 0-visjonen, og at det i mange år har vært vanskelig å få kontrollert denne opplæringen. De viser til at endringene gir mulighet til å få større grad av kontroll og oversikt over denne gruppen. Videre stiller de seg positive til muligheten for tilsyn med opplæring som gis av lærere i offentlig skoleverk til elever i elevenes fritid. De viser til at disse lærerne i praksis gjør samme jobben som en trafikk lærer, og at muligheten for å drive tilsyn med disse burde vært forankret i trafikkopplæringsforskriften. De mener at kvalitetskontroll av alle som opereres innenfor trafikkopplæring burde være underlagt samme tilsynsorgan. Norges Trafikkskoleforbund uttaler at forslaget til endring kan være med på å forsterke faglig leders plikter etter trafikkopplæringsforskriften § 6–15, særlig bokstav h) og i). De er følgelig positive til forslaget til endring.

Oslo politidistrikt (OPD) har uttalt at de ser et klart behov for jobben Statens vegvesen (SVV) gjør som tilsynsmyndighet for føreropplæringen i Norge, og har forståelse for ønsket om flere virkemidler for å ivareta at føreropplæringen har god kvalitet. De peker på at det kun vil være aktuelt å åpne for å utvide SVV sine sanksjonsmuligheter i saker hvor opplæringsinstitusjon, kursarrangør, trafikk lærer eller faglige ledere er knyttet til et registrert foretak som utfører føreropplæring. Uten slik tilknytning må man følge straffespolet. OPD minner om at ulovlig føreropplæring hvor man ikke er knyttet til organisasjonsnummer også vil medføre brudd på andre bestemmelser som ikke er hjemlet i vegtrafikkloven. OPD mener denne forskjellen må fremgå tydelig av forskriftsteksten og ser derfor behov for gjennomgang og vasking av foreslått forskriftstekst, ikke bare med tanke på sanksjoner, men også med tanke på kontroll og tilsyn.

Videre viser OPD til at ordlyden «antas å drive med» i forslaget til endret tekst i § 5–11 andre ledd er uheldig å bruke som hjemmelsgrunnlag. OPD ser et klart behov for at SVV sin tilsynsmyndighet, har gode rammer til å kunne avdekke ulovlige utdanningsinstitusjoner og personer som driver føreropplæring uten utdanning, men ønsker å presisere at overtredelser må straffeforfølges av politiet.

Trygg Trafikk har uttalt at de støtter forslagene om endringer og mener de bidrar til bedre kontroll og med kvaliteten i undervisningen, samt gjøre det vanskeligere å drive ulovlig opplæringsvirksomhet. Videre uttaler de at de stiller seg positive til forslaget om at Statens vegvesen kan føre tilsyn med opplæring i offentlig skoleverk som skjer i elevenes fritid. De peker på at det med hensyn til trafikksikkerheten er viktig med tydelige lovhjemler for

dagens forskriftsreguleringer knyttet til godkjenning og tilsyn av de som driver godkjenningspliktig trafikkopplæring. Trygg Trafikk mener at tydeligere lovhjemler bidrar til å sikre at føreropplæringen har nødvendig kvalitet.

### 2.3.3 Statens vegvesens vurdering etter høringsuttalelsene

Den utvidede tilsynshjemmelen følger av endringen i vtrl. § 27, og Samferdselsdepartementet har i Prop 30 L uttalt at bestemmelsen oppstiller en utvidet tilsynshjemmel hvor det åpnes for tilsyn også med ulovlig opplæringsvirksomhet og opplæring som gis av lærere i offentlig skoleverk til elever i elevenes fritid. Dette var bakgrunnen for at vi foreslo å forskriftsfeste hjemmelen. Statens vegvesen merker seg at flere høringsinstanser stiller seg positive til hjemmelen.

OPD sitt innspill vedrørende forslaget om reaksjonsmidler, vil besvares i punkt 2.5.3.

Statens vegvesen har tatt innspillet til OPD til etterretning og valgt å legge til «rimelig grunn til å anta (...)» i ordlyden, som også samsvarer med tilsynshjemmelen i verkstedforskriften § 18.

Ny ordlyd i § 5–11 andre ledd blir følgende:

*Statens vegvesen kan også føre tilsyn med opplæring i offentlig skoleverk som skjer i elevens fritid og aktør som det er rimelig grunn til å anta foretar ulovlig opplæring mot vederlag.*

Bestemmelsen vedtas ellers som foreslått.

## 2.4 Ny definisjon i § 1–2

### 2.4.1 Forslaget til endret forskriftstekst

På bakgrunn av utvidet tilsyns- og reaksjonshjemmel i vtrl. § 27 foreslo vi tilsvarende endringer i trafikkopplæringsforskriften.

Det ble derfor foreslått følgende definisjon i ny bokstav m) i § 1–2:

*m) Øvrige aktører som driver godkjenningspliktig opplæring: opplæring i offentlig skoleverk som skjer i elevenes fritid eller personer og virksomheter som antas å drive ulovlig opplæring mot vederlag.*

### 2.4.2 Høringsuttalelser

Det har ikke kommet noen innspill til dette forslaget.

### 2.4.3 Statens vegvesens vurdering etter høringsuttalelsene

På bakgrunn av endringen av ordlyden i § 5–11 andre ledd endres også ordlyden i definisjonen i bokstav m) i § 1–2.

Ny ordlyd i bokstav m) i § 1–2 blir følgende:



- m) *Øvrige aktører som driver godkjenningspliktig opplæring: opplæring i offentlig skoleverk som skjer i elevenes fritid eller personer og virksomheter som det er rimelig grunn til å anta foretar ulovlig opplæring mot vederlag.*

Bestemmelsen vedtas ellers som foreslått.

## 2.5 Reaksjoner overfor trafikkskoler, kursarrangører og øvrige aktører som driver godkjenningspliktig opplæring

### 2.5.1 Forslaget til endret forskriftstekst

Etter endringen i vtrl. § 27 ble det inntatt hjemmel til i forskrift å gi nærmere regler om pålegg om stansing av virksomheten, samt tvangsmulkt. Vi foreslo å innta disse reaksjonsmidlene i trafikkopplæringsforskriften § 5–12.

Tilsynsmyndighetens mulighet til å gi pålegg ble foreslått supplert med hjemmel til – om nødvendig – også å kunne stanse opplæringsvirksomheten til feilene og manglene er rettet, eventuelt til vedtak om tilbakekalling er vurdert og avgjort. Denne reaksjonen kan rettes mot alle aktører som driver godkjenningspliktig opplæringsvirksomhet og vil derfor også være et egnet virkemiddel mot de som driver ulovlig opplæringsvirksomhet.

Følgende ordlyd ble foreslått tatt inn i første ledd i § 5–12:

*Statens vegvesen kan gi pålegg som er nødvendig for å sikre at virksomheten er i samsvar med denne forskrift, herunder også gi pålegg om å stanse virksomheten helt eller delvis til avvik er rettet eller til vedtak om tilbakekalling er avgjort av klageinstansen.*

Videre foreslo vi å innføre en ordning med tvangsmulkt som kan tas i bruk dersom pålegg gitt av Statens vegvesen etter tilsyn ikke respekteres. Formålet med mulkten er å gi en økonomisk motivasjon til å etterleve vedtaket, og reaksjonsmidlet kan benyttes både ovenfor godkjente og ikke-godkjente virksomheter. Tvangsmulkten ble foreslått fastsatt som et engangsbeløp eller løpende mulkt.

Følgende endring er foreslått tatt inn i andre ledd i § 5–12:

*Dersom retting eller stansing ikke er foretatt innen en gitt frist, kan Statens vegvesen fastsette en tvangsmulkt. Tvangsmulkten kan fastsettes som et engangsbeløp eller som en mulkt som løper fra det tidspunkt en gitt frist for retting er overskredet og til retting er foretatt. Statens vegvesen kan gi nærmere retningslinjer for ileggelse av tvangsmulkt. Endelig vedtak om betaling av tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg, jf. tvangsfullbyrdsloven § 7–2. Tvangsmulkten kreves inn av Skatteetaten og tilfaller staten.*

Vi anså det også hensiktsmessig å presisere advarsel som reaksjonsmåte. Advarsel kan gis for mindre vesentlige brudd på forskriften, og kan gis uavhengig av og samtidig med pålegg. Det innebærer ikke bagatellmessige brudd, men brudd som er mindre vesentlig enn de overtredelser som medfører tilbakekalling av godkjenningen.

Følgende endring ble foreslått i § 5–12 tredje ledd:

*Statens vegvesen kan gi advarsel for mindre vesentlige brudd på bestemmelser i forskriften.*

Videre foreslo vi å tilføre «*helt eller delvis*» i femte ledd slik at tilbakekallingen kan tilbakekalles i sin helhet, eller bare delvis, for eksempel i en bestemt klasse.

### 2.5.2 Høringsuttalelser

Norges Trafikkskoleforbund mener at innføring av mulighet til å stanse virksomheter og innføring av tvangsmulkt som oppfølgingstiltak vil kunne forsterke arbeidet med å hindre utilstrekkelig og ulovlig undervisning. De ser også positivt på at advarsel som reaksjonsform tas inn i tredje ledd i § 5–12 og at helt eller delvis tilbakekalling tas inn i § 5–12 femte ledd.

Videre vises det til Oslo politidistrikt sine innspill knyttet til sanksjoner og tilsyn/kontroll under punkt 2.3.2.

Trygg Trafikk har uttalt at de er positive til forslaget om at tilsynsmyndighetene får flere virkemidler for å reagere mot brudd på regelverket, også mot ulovlig trafikkopplæringsvirksomhet.

### 2.5.3 Statens vegvesens vurdering etter høringsuttalelsene

Reaksjonene pålegg om retting, stansing og tvangsmulkt har det til felles at de er forvaltningsreaksjoner. Det innebærer at de ikke først og fremst har et straffemessig formål, men de skal sikre at arbeidet holder riktig kvalitet og at driften for øvrig er forsvarlig. Reaksjonene kan ilegges på objektivt grunnlag, uten hensyn til skyld. De følger forvaltningslovens krav til saksforberedelse og til vedtaks form og innhold. Vedtakene kan på vanlig måte påklages etter forvaltningslovens system, og gyldigheten av vedtakene kan også prøves for domstolene. Det er opp til forvaltningens skjønn – innenfor de rettslige rammene som er oppstilles i lov og forskrift – å bestemme om det skal reageres og eventuelt hvordan det skal reageres for brudd på kravene.

Reaksjoner i forvaltningssporet og straffesporet er uavhengig av hverandre. Det innebærer at reaksjoner ilagt i forvaltningssporet ikke får konsekvenser for evt. senere straffeforfølgelse av politiet. Det er således ikke i strid med forbudet mot dobbeltstraff. I de tilfeller Statens vegvesen finner det sannsynlig at det drives ulovlig opplæringsvirksomhet, vil saken anmeldes til politiet. Statens vegvesen mener derfor det er et tydelig skille på forvaltningsreaksjonene etter vegtrafikkloven med forskrifter og straffereaksjonene etter straffeloven.

Bestemmelsen vedtas som foreslått.

## 2.6 Reaksjoner overfor trafikklærer og faglig leder

### 2.6.1 Forslaget til endret forskriftstekst

Statens vegvesen ønsket at en trafikklærer som ikke oppfylte helsekravene i § 6–2 skulle gis muligheten til å beholde deler av godkjenningen, slik at godkjenningen kun blir delvis tilbakekalt. Vi foreslo derfor et nytt punktum i nytt tredje ledd i § 6–3 med følgende ordlyd:

*Dersom helsekravene i § 6–2 ikke er oppfylt, kan godkjenningen tilbakekalles delvis.*

Det ble også foreslått at godkjenningen som trafikklærer og faglig leder kunne tilbakekalles helt eller delvis – for eksempel begrense godkjenningen som trafikklærer til obligatorisk opplæring eller undervisning i en bestemt klasse, eller begrense muligheten til å være faglig leder til kun én skole. Vi foreslo derfor å tilføye «*helt eller delvis*» i § 6-3 fjerde ledd og § 6-16 fjerde ledd.

Videre ønsket vi at Statens vegvesen, i tillegg til politiet, skulle gis muligheten til å nedlegge midlertidig forbud mot trafikkopplæringsvirksomhet, eksempelvis i de tilfeller en trafikklærer er dømt for handlinger som gjør at vedkommende ikke er skikket som trafikklærer, men der dommen ikke er rettskraftig da den er anket. Et slikt forbud kan være aktuelt frem til saken er avgjort. Det ble derfor foreslått å tilføre «*eller Statens vegvesen*» i § 6-3 syvende ledd.

Med samme begrunnelse som beskrevet for virksomheter ovenfor, foreslo vi å endre § 6-3 andre ledd og § 6-16 andre ledd til følgende ordlyd:

*Statens vegvesen kan gi advarsel for mindre vesentlige brudd på bestemmelser i forskriften.*

Statens vegvesen foreslo også å presisere varslingsplikten i yrkeskvalifikasjonsloven § 20 i § 6-3 nytt åttende ledd og § 6-16 nytt syvende ledd med følgende ordlyd:

*Dersom det nedlegges forbud mot trafikkopplæringsvirksomhet eller godkjenningen tilbakekalles, skal Statens vegvesen registrere forbudet eller tilbakekallingen i IMI (Internal Market Information System) innen tre dager. Det samme gjelder når det foreligger en rettskraftig dom knyttet til falsk dokumentasjon, jf. yrkeskvalifikasjonsloven § 20. Dersom vedtaket eller dom opphører, skal varslingen i IMI slettes i løpet av tre dager, jf. forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner § 7-1.*

## 2.6.2 Høringsuttalelser

Norges Trafikkskoleforbund er positive til forslaget om delvis tilbakekalling i § 6-3 og peker på at det vil være mindre inngripende overfor trafikklærer. Videre ser de ingen grunn til at det kun er politiet som kan nedlegge midlertidig forbud mot trafikkopplæringsvirksomhet, da det er Statens vegvesen som fører tilsyn med trafikkskolene. De tror at endringen vil føre til at Statens vegvesen på en grundigere og mer rettferdig måte kan anvende hjemmelen. Videre peker Norges Trafikkskoleforbund på at dette vil være til fordel for elever i situasjoner der trafikklærer er dømt for handlinger som gjør at vedkommende ikke anses skikket som trafikklærer, men hvor dommen ikke er rettskraftig som følge av en anke, og at det i slike tilfeller er behov for at også Statens vegvesen gis en slik hjemmel. Norges Trafikkskoleforbund er således positive til forslaget.

Oslo politidistrikt (OPD) ønsker en ny gjennomgang av foreslåtte endringer av § 6-3 syvende ledd:

*«... Politiet eller Statens vegvesen kan nedlegge midlertidig forbud mot trafikkopplæringsvirksomhet dersom politiet finner at trafikklæreren med skjellig grunn er mistenkt for straffbart forhold.»*

OPD er enige i at en voldtekstdømt person ikke skal kunne få drive føreropplæring, men peker på at dette er informasjon Statens vegvesen uansett må innhente fra politiet. De mener

derfor at det heller bør innarbeides bedre rutiner for at Statens vegvesen faktisk sørger for at politiet nedlegger slikt forbud.

### 2.6.3 Statens vegvesens vurdering etter høringsuttalelsene

I høringsnotatet ble det bedt om innspill til alternativer til at Statens vegvesen gis hjemmel til å nedlegge midlertidig forbud mot trafikkopplæringsvirksomhet. Vi mottok kun høringssvar fra OPD, som mener Statens vegvesen bør innarbeide bedre rutiner som sørger for at politiet nedlegger et slikt forbud. Vi melder rutinemessig ifra til politiet i tilfeller hvor det anses aktuelt med et midlertidig forbud mot trafikkopplæringsvirksomhet. Erfaringsmessig benytter politiet seg imidlertid ikke av hjemmelen i § 6-3 syvende ledd, til tross for forutgående melding fra Statens vegvesen. Statens vegvesen ser derfor fortsatt behov for en mulighet til å nedlegge et midlertidig forbud mot trafikkopplæringsvirksomhet. Hjemmelen vil kun bli benyttet etter dialog med politiet.

Bestemmelsene vedtas som foreslått.

## 3 Høringsinstansenes merknader til utrykningsforskriften og Statens vegvesens vurdering av disse

### 3.1 Reaksjonsmidler overfor kursarrangør og undervisningspersonell

#### 3.1.1 Forslaget til endret forskriftstekst

Etter innføringen av ny § 29a i vegtrafikkloven ble det gitt hjemmel til i forskrift å gi regler om stansing og tvangsmulkt.

Det ble foreslått å endre første ledd i § 19 slik at Statens vegvesen gis hjemmel til å gi pålegg som er nødvendig for å sikre at virksomheten er i samsvar med forskriften, herunder pålegg om retting og stans av virksomheten. Følgende endring ble foreslått i første ledd:

*Statens vegvesen kan gi pålegg som er nødvendig for å sikre at virksomheten er i samsvar med denne forskrift, herunder også gi pålegg om stansing av virksomheten til avvik er rettet eller til vedtak om tilbakekalling er avgjort.*

Tvangsmulkt ble foreslått tatt inn i § 19 andre ledd med følgende ordlyd:

*Dersom retting eller stansing ikke er foretatt innen en gitt frist, kan Statens vegvesen fastsette en tvangsmulkt. Tvangsmulkten kan fastsettes som et engangsbeløp eller som en mulkt som løper fra det tidspunkt en gitt frist for retting er overskredet og til retting er foretatt. Statens vegvesen kan gi nærmere retningslinjer for illeggelse av tvangsmulkt. Endelig vedtak om betaling av tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg, jf. tvangsfullbyrdelsesloven § 7-2. Tvangsmulkten kreves inn av Skatteetaten og tilfaller staten.*

Advarsel som reaksjon ble foreslått tatt inn i § 19 tredje ledd og § 20 andre ledd hvor det ble presisert at advarsel kun skal gis for mindre vesentlige brudd på bestemmelser i forskriften:

*Statens vegvesen kan gi advarsel for mindre vesentlige brudd på bestemmelser i denne forskriften.*

Videre ble det foreslått et nytt syvende ledd i § 20 som slår fast varslingsplikten i yrkeskvalifikasjonsloven § 20:

*Dersom godkjenningen tilbakekalles, skal Statens vegvesen registrere tilbakekallingen i IMI (Internal Market Information System) innen tre dager, jf. yrkeskvalifikasjonsloven § 20. Det samme gjelder når det foreligger en rettskraftig dom knyttet til falsk dokumentasjon, jf. yrkeskvalifikasjonsloven § 20. Dersom vedtaket eller dom opphører, skal varslingen i IMI slettes i løpet av tre dager, jf. forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner § 7-1.*

### 3.1.2 Høringsuttalelser

Norges Trafikkskoleforbund stiller seg positive til forslaget til forskriftstekst i utrykningsforskriften § 19.

### 3.1.3 Statens vegvesens vurdering etter høringsuttalelsene

Bestemmelsene vedtas som foreslått.

## 3.2 Godkjenningsgebyr

### 3.2.1 Forslaget til endret forskriftstekst

Se nærmere om bakgrunnen og beregningen av godkjenningsgebyr under punkt 2.2.1.

Gebyr for godkjenning som kursarrangør ble foreslått tatt inn i ny § 9a med følgende ordlyd:

***§ 9a Godkjenningsgebyr for kursarrangør***

*For førstegangsbehandling av søknad om godkjenning som kursarrangør, skal det betales et gebyr etter satsene i § 40a.*

*For fornyelse av godkjenningen, skal det betales et gebyr etter satsene i § 40a.*

Gebyr for godkjenning som utrykningsinstruktør ble foreslått tatt inn i ny § 14a med følgende ordlyd:

***§ 14a Godkjenningsgebyr for utrykningsinstruktør***

*For behandling av søknad om godkjenning som utrykningsinstruktør, skal det betales et gebyr etter satsene i § 40a.*

Gebyr for godkjenning som undervisningsansvarlig ble foreslått tatt inn i ny § 15a med følgende ordlyd:

***§ 15a Godkjenningsgebyr for undervisningsansvarlig***

*For behandling av søknad om godkjenning som undervisningsansvarlig, skal det betales et gebyr etter satsene i § 40a.*

I tillegg ble det foreslått å samle gebyrsatsene i ny § 40a med følgende ordlyd:

***§ 40a Gebyrsatser***

*Gebyrsatsene er som følger:*

*1. Førstegangsgodkjenning som kursarrangør*

*kr 6 100,-*

2. Fornyelse av godkjenning som kursarrangør	kr 4 020,-
3. Godkjenning som utrykningsinstruktør	kr 2 640,-
4. Godkjenning som undervisningsansvarlig	kr 1 940,-

*Gebysatsene indeksreguleres årlig.*

### 3.2.2 Høringsuttalelser

Norges Trafikkskoleforbund har ingen innsigelse på forslaget om størrelse på godkjenningsgebyrene, og ser at de økonomiske og administrative konsekvensene ikke vil bli vesentlige, men bemerker at de enkelte gebyrene i forbindelse med godkjenninger vil kunne skape merutgifter for elevene.

Rogaland Brann og Redning støtter Statens vegvesen sitt overordnede formål med endringene i vegtrafikkloven – å styrke trafikksikkerheten. Innføringen av tilsynsgebyr og godkjenningsgebyr mener de derimot vil være feil da det vil påføre de aktørene som driver med utrykningskjøring, i all hovedsak offentlige nødetater og frivillige organisasjoner, nye og/eller høyere utgifter.

### 3.2.3 Statens vegvesens vurdering etter høringsuttalelsene

Til Rogaland Brann og Redning sitt innspill ønsker Statens vegvesen å kommentere at det kun er innført godkjenningsgebyr. Tilsynsgebyr er ikke innført da det vil være vanskelig å få til en rettferdig ordning da tilsynsordningen er risikobasert og ikke følger et bestemt periodisk mønster.

Når det gjelder godkjenningsgebyrenes størrelse, ønsker Statens vegvesen å presisere at gebyrene kun dekker de utgiftene Statens vegvesen har med godkjenningen. Begrunnelsen for innføringen av gebyr er at den som mottar tjenesten er nærmest til å betale for den. Statens vegvesen ser at gebyrene hovedsakelig vil ramme offentlige nødetater og frivillige organisasjoner, men anser at gebyrenes størrelse er relativt lave og neppe vil utgjøre en vesentlig kostnadsendring i de fleste tilfeller.

Bestemmelsene vedtas som foreslått.

## 3.3 Øvrige merknader til utrykningsforskriften

Hans Inge Steinskog ga et innspill knyttet til utrykningsforskriftens §§ 36 og 37. De aktuelle bestemmelsene var ikke en del av denne høringen, og Statens vegvesen kommenterer derfor ikke innspillet ytterligere, men vil videreformidle det til den seksjonen det vedrører.

## 4 Øvrige merknader til høringen og Statens vegvesens vurdering av disse

### 4.1 Uttalelse fra Regelrådet – Mangelfull utredning

Regelrådet etterlyser en mer utfyllende problembeskrivelse i høringsnotatet, særlig angående spørsmålet om hvordan tiltakene som foreslås påvirker samlet trafiksikkerhet og kostnader i kjøreopplæringen. Det vises til at tiltakene som foreslås i høringsnotatet kan synes å være av en slik art at det bare bidrar til å avdekke og eventuelt stanse ulovlig virksomhet, mens de underliggende årsakene til omfanget av ulovlig virksomhet ikke adresseres. Dersom omfanget av ulovlig kjøreskolevirksomhet er stort, og representerer et opplæringstilbud som brått blir borte, er det kanskje grunn til å tro at den samlede kostnaden for å ta førerkortet vil kunne øke vesentlig.

Regelrådet viser til at Statens vegvesen skriver i høringen at den overordnede problemstillingen er å bedre trafiksikkerheten, og ulovlige trafikkskoler trekkes frem som et forhold som kan svekke trafiksikkerheten. Regelrådet mener at en grundigere utredning av problemene knyttet til de ulovlige aktørene i bransjen vil gi grunnlag for en bredere diskusjon om alternative tiltak, og anser at Statens vegvesen med fordel kunne undersøkt med sammenlignbare land for å se om de har de samme problemene med ulovlig trafikkopplæring, og eventuelt hvilke tiltak som er iverksatt for å løse dem.

Regelrådet anser at forslagene i høringen ikke er forventet å påføre næringslivet store årlige utgifter direkte. Reglene er heller ikke spesielt inngripende for aktører som følger dagens regelverk. Den manglende problembeskrivelsen gjør det imidlertid vanskelig å vurdere om tiltakene vil nå målene som er skissert i høringsnotatet til en relativ lav kostnad for næringslivet. Regelrådet mener at mulige utilsiktede virkninger på kostnadsnivået for kjøreopplæring og antall elever som får tatt førerkort årlig ikke er tilstrekkelig belyst i utredningen, og etterlyser en diskusjon knyttet til hvorfor så mange elever velger å ta i bruk trafikkskoler uten godkjenning og hva konsekvensene vil være av at disse fjernes som alternativ for å gjennomføre mengdetrening etterlyses.

### 4.2 Statens vegvesens vurdering av uttalelsen til Regelrådet

Vi er kjent med at ulovlig opplæringsvirksomhet foregår, men vi har ikke hatt hjemmel til å føre tilsyn med ulovlig opplæringsvirksomhet før nå, og har derfor ikke konkrete tall å vise til hva gjelder omfanget av denne virksomheten.

Endringen er et ledd i kampen mot arbeidslivskriminalitet. Den vil både sørge for bedre konkurransevilkår for lovlige trafikkskoler, samt bidra til at en næring som drives nært utelukkende svart vil avta. Det er et overordnet mål at alle som tilbyr trafikkopplæring skal jobbe under de samme premissene. Det er også et viktig moment at elevene ved ulovlige opplæringsvirksomheter betaler betydelige summer til ledsagere uten adekvat pedagogisk kompetanse, og at elevene kunne fått bedre utbytte for sine investeringer hos en godkjent trafikkskole. Det er en satsing hos Statens vegvesen å ha økt innsats i kampen mot arbeidslivskriminalitet, herunder sosial dumping, og en endring på dette området utvilsomt

falle inn under en slik satsing. Vi har tidligere/pågående straffesaker og rettskraftige dommer som underbygger det faktum at næringen representerer alvorlig økonomisk kriminalitet.

Statens vegvesen er enig i at endringen kan medføre økte kostnader ved å skaffe seg førerkort dersom man benytter seg av godkjente trafikkskoler. Andelen som tar opplæring hos ikke-godkjente trafikkskoler er trolig forholdsvis liten, og det er derfor ikke grunn til å tro at forslaget vil medføre økte kostnader for et stort antall elever da majoriteten benytter seg av et lovlig opplæringstilbud.

Statens vegvesen vurderer uansett at hensynet til å gi elevene god føreropplæring veier tyngst. Føreropplæringen i Norge hviler på to grunnpilarer som til sammen skal sikre den fremtidige førerens kompetanse; den obligatoriske opplæringen og førerprøven. Vi har en stor andel obligatorisk opplæring som utelukkende skal gjennomføres ved godkjente trafikkskoler. Den obligatoriske opplæringen skal sikre at elevene får nødvendig kompetanse på områder som vanskelig lar seg teste til førerprøven. Etter endt opplæring skal elevene ha de kunnskaper, ferdigheter, holdninger og den motivasjon føreren trenger for å mestre trafikkmiljøet på en sikker måte, både for seg selv og omgivelsene. Føreropplæringen i Norge må etter dette regnes som en naturlig del av Stortingets vedtatte «Nullvisjon», og er en naturlig del av det langsiktige og målrettede trafikksikkerhetsarbeidet vi gjør i Norge. Regelverket må etter dette fremme trafikksikker atferd hos trafikantene, og i størst mulig grad medvirker til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader eller død i trafikken.

Statens vegvesen anser den foreslåtte endringen som forholdsvis liten, og ser derfor ikke behovet for å undersøke alternative tiltak. De foreslåtte endringene er også i samsvar med tilsvarende tilsyns- og reaksjonsbestemmelser som på verkstedssiden, og vi vurderer det som hensiktsmessig av hensyn til sammenheng i regelverket at tilsvarende reaksjonsmidler innføres i trafikkopplæringsforskriften. Norge er langt fremme når det gjelder føreropplæring på verdensbasis og er et av de strengeste landene i verden hva gjelder kravene til trafikkopplæring. Av den grunn, og sett opp mot at endringen er forholdsvis liten, vurderte vi at det ikke var nødvendig å foreta undersøkelser av praksis i andre land.

Regelrådet presiserer selv at forslagene i høringen ikke er forventet å påføre næringslivet store årlige utgifter direkte, og at reglene heller ikke er spesielt inngripende for aktører som følger dagens regelverk. Nettopp fordi endringene ikke kan forventes å påføre næringslivet betydelige utgifter, og som følge av at endringene hovedsakelig rammer de aktørene som ikke følger dagens regelverk, legger dette føringer for hvor mye ressurser som skal legges i en utredning.

Det er for øyeblikket ikke ventetid for å få tatt trafikkopplæring i de fleste tilfeller. Endringen med utvidede tilsyns- og reaksjonsbestemmelser vil ikke medføre vanskeligheter med å ta førerkort for elevene. Vi kan således ikke se noen utilsiktede virkninger ved forslaget, derimot vil det bidra til at elevene sikres riktig opplæring av god kvalitet.



Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00  
[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

[www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)

**Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag**